

Известия Гомельского государственного
университета имени Ф. Скорины, № 1 (94), 2016

УДК 947.0"186":625.1

Железнодорожное строительство в деятельности стародубского земства в 80-е гг. XIX в.

С.Б. ЖИХАРЕВ

Проанализировано участие земских учреждений Стародубского уезда в проектировании новых железных дорог в своем экономическом районе. Исследованы потенциальные возможности, строившейся в середине 80-х гг. XIX в. Гомель-Брянской железной дороги, оказать влияние на ускорение динамики модернизационных процессов в экономической жизни (торгово-промышленная сфера и предпринимательская деятельность) Добруша, Злынки, Новозыбкова и Стародуба. Автором показаны попытки стародубских земцев скорректировать некоторые стороны правительственной политики в сфере железнодорожного строительства и внести в официальные проекты постройки Гомель-Брянской железнодорожной линии собственное видение местных экономических интересов. Вместе с тем, узкое, а иногда и локальное понимание своей функциональной роли соседними со Стародубом земскими управами Черниговской и Орловской губерний создавало почву для коллизий и противоречий между уездными земствами.

Ключевые слова: земство, правительство, Стародубский уезд, модернизационные процессы, железная дорога, экономическое развитие, ходатайство, финансирование.

The participation of zemstvo institutions of Starodubsky uyezd in projection of new railroads in its economic region is analyzed. The capabilities of Gomel-Bryansk railroad being built in the middle of the 80s XIX to influence the modernization processes of dynamics acceleration in economic life (trade and industrial sphere and business) of Dobrush, Zlynka, Novozybkov and Starodub are investigated. The zemstvo of Starodub attempts to correct some aspects of general government policy in railroad building and bring in at official projects of Gomel-Bryansk railroad construction its own view of local economic interests are shown by the author. However, narrow and sometimes local understanding of the functional role of its neighbors with Starodub rural council Chernigov and Oryol provinces created the ground for conflicts and contradictions between the county zemstvos.

Keywords: zemstvo, government, Starodubski uyezd, modernization processes, railroad, economic development, petition, financing.

В 1864 г. в результате земской реформы в России появилась система местного всеобщего самоуправления. Несмотря на то, что деятельность земств достаточно хорошо изучена, служила и служит предметом многочисленных и разносторонних исследований [1]. Тем не менее, их роль в истории экономического развития России и в первую очередь в железнодорожном строительстве заслуживает специального рассмотрения и анализа. Некоторым исключением на общем фоне служит работа современного российского исследователя Н.Г. Королевой [2]. В данной монографии в крайне небольшом по объему разделе, посвященном земской деятельности в дорожном деле, упоминается о попытках решения проблемы постройки местных подъездных железнодорожных веток и коррекции направления строящихся магистральных железных дорог отдельными земствами северного и восточного регионов Российской империи в конце XIX – начале XX вв. (губернские и уездные земские собрания Вологодской, Вятской, Нижегородской и Уфимской губерний) [2, с. 124–125]. Полностью обошли своим вниманием обозначенную проблему и ученые, занимающиеся изучением различных аспектов истории железнодорожного транспорта [3].

В данной статье исследована деятельность земского собрания Стародубского уезда Черниговской губернии по развитию железнодорожного сообщения в своем районе. В течение целого ряда лет городское самоуправление и земство Стародубского уезда обращались в правительственные инстанции с просьбами о проведении железной дороги через город Стародуб – административный, судебный, финансовый и промышленный центр, насчитывавший 17000 человек населения. Со своей стороны органы местного общественного самоуправления предлагали содействие, главным из которых была бесплатная уступка земли под линию и строения железной до-

роги. Причинами этих ходатайств было «<...> наметившееся экономическое отставание северной части Черниговской губернии, промышленно развитой и густонаселенной, но фактически лишенной как естественных, так и железнодорожных путей сообщений» [4, л. 1].

Глубоко вникавший в проблемы своего уезда председатель Стародубского земского уездного собрания и предводитель местного дворянства П.И. Скоропадский скрупулезно собирал данные экономической статистики, позволяющие обосновать необходимость строительства Гомель-Брянской железной дороги через Стародуб и связанные с ним хозяйственные центры Черниговской губернии. Глава стародубского земства отмечал, что «<...> здесь есть местности промышленные и густонаселенные, но не имея речных удобных путей сообщения, и находясь вне железнодорожного района, они обречены на экономический застой и неминуемый упадок» [4, л. 1]. В принадлежащих перу Скоропадского записках [4], [5] последовательно проводится мысль о железных дорогах как важнейшем факторе, стимулирующем торгово-промышленный рост населенных пунктов через которые они проходят. Так, в ноябре 1883 г. он подготовил докладную записку правительству, в которой подверг критике результаты правительственных изысканий железной дороги Брянск-Гомель. По его мнению «линия от г. Гомеля к г. Брянску, прорезая почти всю северную часть Черниговской губернии, могла бы вполне удовлетворить нуждам края. Однако произведенные по этому направлению несколько лет назад казенные изыскания избрали направление линии по местности малонаселенной и вне промышленного района, пройдя на местечко Почеп и оставляя город Стародуб в 30 верстах в стороне и к тому же отделенным от линии железных дорог реками и большими болотистыми местностями» [4, л. 1]. На основе данных экономической статистики Скоропадский обосновывал целесообразность направления Гомель-Брянской железной дороги через Добруш, посад Злынка, города Новозыбков и Стародуб [5, л. 2 об.].

По прогнозам автора записки только одна писчебумажная фабрика в поселке Добруш, принадлежавшая князю Паскевичу, могла обеспечить Гомель-Брянскую железную дорогу 500 тыс. пудов разных грузов. В начале 80-х гг. XIX в. расположенная на реке Ипуть, фабрика представляла собой крупное вполне современное производство, оснащенное паровыми турбинами. В Гомеле находился ее вспомогательный бумажно-массный завод, который доставлял на предприятие ежегодно гужем до 300 пудов готовой массы. Кроме того, для производства бумаги требовалось большое количество различных химических компонентов и красителей. Одного только крахмала и хлористой извести прибывало в Добруш из-за границы около 35 тыс. пудов. В таких же объемах фабрика предъявляла спрос на горючие, краски и кислоты. Из общего числа грузов, доставлявшихся на станцию Гомель Либаво-Роменской железной дороги, на долю Добрушской писчебумажной фабрики приходилось в среднем 350 тысяч пудов в год. Готовая продукция обычно отправлялась гужем до станции Зябровка Либаво-Роменской железной дороги. Количество отправляемой в Москву и Варшаву бумаги доходило до 75 тыс. пудов в год, а в Киев – 60 тысяч. Скоропадский был убежден, что при наличии удобного железнодорожного сообщения между Гомелем и Брянском, фабрика князя Паскевича, ежегодно наращивая объем производства, завоюет рынки сбыта для своей продукции к югу от Брянска [5, л. 2 об.].

Значительные перспективы в увеличении грузооборота Гомель-Брянской железной дороги представлял посад Злынка. Населенный старообрядцами и насчитывавший 5000 жителей посад славился своими каменщиками и плотниками, а 25 фабрик, специализировавшихся на изготовлении экипажей и телег, сбывали свои изделия в Черниговской, Могилевской, Орловской, Курской и Полтавской губерниях [6, л. 7]. В Злынке функционировало несколько спичечных фабрик и кожевенных заводов. Крупными центрами сахарного производства были расположенные возле посада Спиридоново, Буда и Корнилово предприятия по переработке сахарной свеклы. Здесь работали два сахарных завода, производившие ежегодно до 100 тыс. пудов сахарного песка [5, л. 3].

В Новозыбкове проживало более 12000 жителей. На плане правительственных изысканий Гомель-Брянской железной дороги одноименная с городом станция должна располагаться в 8 верстах от города возле деревни Внуковичи, принадлежавшей кн. Ливену [6, л. 8]. Городская Дума, заинтересованная в максимально близком расположении станции от города,

на состоявшемся 11 октября 1883 г. собрании, приняла постановление о безвозмездной передаче городской земли под станцию будущей железной дороги. Новозыбков, являясь средоточием хозяйственной активности всего уезда, обладал довольно значительным экономическим потенциалом. В городе находилось несколько крупных спичечных фабрик. Новозыбков был известен как крупный центр скотопромышленности. Здесь собирались крупные партии скота из Малороссийских и Новороссийских губерний, которые затем направлялись в Рославль, Брянск и даже в Санкт-Петербург. По данным на 1883 г. товарооборот Новозыбковского уезда составил 4 млн. 334 тыс. пудов [5, л. 3 об.].

Большое значение для экономики Новозыбковского уезда имели посады, населенные старообрядцами. Еще в период правления Петра I в местности к югу и юго-востоку от Новозыбкова переселялись раскольники, основавшие здесь свои слободы. Самыми крупными старообрядческими посадами в Новозыбковском и соседнем Стародубском уездах были Злынка, Климов, Лужки, Елионки, Воронок. Общая численность жителей в этих населенных пунктах в 80-е гг. XIX в. достигла 60 тыс. человек. Население посадов активно занималось торговым предпринимательством. Они скупали в украинских и новороссийских губерниях рабочий скот, щетину, коноплю, конопляное масло, пеньку, лен, гречневую крупу и мед и поставляли эти продукты в Санкт-Петербург, Ригу и частично в Одессу. Недалеко от старообрядческих посадов располагались многолюдные торговые местечки Семеновка и Новый Ропск.

Следующим населенным пунктом на железнодорожной линии Гомель-Брянск по проекту стародубских земцев должен был стать город Стародуб. В Стародубском уезде в конце XIX в. было 381 поселение. Самых крупных из них с количеством жителей более 1 тысячи человек насчитывалось 35 [7, с. 284–285]. Результаты коммерческой деятельности Стародуба в 1883 г. достигли 6 млн. пудов [6, л. 8 об.], [5, л. 4]. Несмотря на довольно значительные показатели торгово-промышленной деятельности г. Стародуба, внимательные современники, наблюдавшие за изменениями в хозяйственной жизни своего города, отмечали, что Стародуб в течение XIX в. постепенно утратил лидирующие позиции в украинской торговле [7, с. 295]. К началу XX в. большой объем торговых операций перешел в старообрядческие слободы Стародубья. Вполне возможно, что в условиях неблагоприятной для уездного центра ситуации земцы видели в постройке Гомель-Брянской железной дороги через Стародуб фактор, способный придать импульс экономической жизни города и таким образом повысить его конкурентоспособность. Тем более, если учесть тот факт, что недалеко находился уездный г. Гомель своими экономическими успехами в значительной степени обязанный железной дороге. Однако согласно правительственным изысканиям Гомель-Брянская железная дорога должна была пройти в 40 верстах в стороне от Стародуба.

Пунктом соединения Гомель-Брянской железной дороги с Орловско-Витебской магистралью рассматривалась полустанция Снежино [6, л. 8 об.]. По прогнозам Стародубской уездной земской управы Гомель-Брянская железная дорога в перспективе может иметь большое транзитное значение. Пересекая целый ряд промышленно развитых уездов Брянской, Орловской и Калужской губерний, она будет осуществлять перевозку продукции местных заводов и фабрик. Номенклатуру грузов железной дороги сформируют такие группы товаров, как стекло и стеклянные изделия, фаянс, железо, сталь, паровозы, вагоны, рельсы, паркет, машины, земледельческие орудия. Промышленные и бакалейные товары из Московского промышленного района, а также рыба и рыбная продукция из Царицына последуют транзитом по Гомель-Брянской железной дороге в Стародуб, Новозыбков, Новгород-Северск, Сураж, Мглин, Гомель, Городню, Бобруйск. Согласно подсчетам статистиков Стародубской земской управы названные города могут рассчитывать на ежегодные поставки таких грузов в размере 1 млн. 440 тыс. пудов [5, л. 4 об.]. Гласные Стародубского уездного земского собрания рассчитывали, что Гомель-Брянская линия в перспективе станет соединительным звеном стратегических Полесских железных дорог с городом Брянском – крупным центром транспортного машиностроения. Подобное соединение позволит добиться экономии средств за счет минимального оснащения Полесских железных дорог подвижным составом (можно пополнить с Брянских заводов) и отсутствия необходимости строить железнодорожные мастерские, так как ремонт паровозов и вагонов может быть выполнен в Брянске [6, л. 9 об.].

Подводя итоги, П.И. Скоропадский делал особый акцент на преимуществах предложенного им направления железной дороги по сравнению с правительственным вариантом. «Удовлетворяя нуждам деятельности промышленного старообрядческого населения, соответствуя основным ходатайствам земств Новозыбковского и Стародубского уездов и имея столь важное коммерческое значение», – Гомель-Брянская железная дорога, как подчеркивал Скоропадский, – «придает доходность всей сети Полесских железных дорог и тем самым гарантирует будущую ее доходность». Автор записки видел также возможности для сокращения расходов на ее сооружение: «<...> проходя по местности густонаселенной, изобилующей строительными материалами, стоимость постройки линии обойдется значительно дешевле» [5, л. 4 об.].

В 1884 г. стародубское земство начало предпринимать реальные шаги, направленные на реализацию проекта о продолжении строящейся Пинско-Гомельской железной дороги до города Брянска с продолжением ее до г. Стародуба. В конце февраля 1884 г. докладная записка, подготовленная П.И. Скоропадским, была рассмотрена военным министром П.С. Ванновским. Глава военного ведомства положительно отнесся к ходатайству стародубского земства и обратился к остальным министрам с официальным отношением за поддержкой. В целом, признавая большое стратегическое и экономическое значение железнодорожного пути из Брянска в направлении Бреста, военный министр в своем официальном отношении просил глав других ведомств «<...> отнестись возможно благосклоннее к ходатайству стародубского земства и не отказать при разрешении построек новых железнодорожных линий включить Гомель-Брянский участок в первую очередь» [8, л. 1 об.]. Ванновский также считал, что линия Гомель-Брянск сможет решить целый ряд хозяйственных и военномобилизационных проблем. С одной стороны, она активизирует торгово-промышленную деятельность целого ряда уездов Черниговской губернии и усилит грузопоток Гомель-Пинского участка Полесских железных дорог [8, л. 1]. С другой стороны, в случае войны линия Гомель-Брянск доведет скорость мобилизации русской армии до аналогичных показателей соседних с Россией европейских государств [8, л. 1 об.]. Первым министром, на содействие которого в решении вопроса, рассчитывал П.С. Ванновский был глава финансового ведомства Н.Х. Бунге. Военный министр просил своего коллегу «не отказывать в рассмотрении записки уполномоченного предводителя дворянства стародубского земства г. Скоропадского, изъявившего желание взять на себя постройку Гомель-Брянской железной дороги, и дать этому делу ход» [6, л. 42].

22 марта 1884 г. уполномоченный стародубского земства П.И. Скоропадский обратился с аналогичной просьбой к начальнику Главного штаба Н.Н. Обручеву. Здесь от себя лично он заявил, что сможет построить железную дорогу Гомель-Брянск быстрее и выгоднее, чем кто-либо другой. Знание местных условий и содействие со стороны стародубского земства – главные факторы, на которых основывались обозначенные преимущества [4, л. 36]. Одновременно Скоропадский оговорил условия, на которых он и земская уездная управа как контрагент правительства собираются реализовать проект: 1) присвоение постройке этой линии статуса государственных работ со всеми льготами и преференциями при отчуждении частных земель и имуществ; 2) длина железной дороги составит 270 верст, начиная от 459 версты Либава-Роменской железной дороги в западном направлении по берегу реки Сож и, заканчивая возле полустанции «Снежино» Орловско-Витебской железной дороги; 3) завершить строительство Гомель-Брянской железной дороги в черновом исполнении к 1 ноября 1885 г.; 4) правление Полесских железных дорог должно компенсировать стародубскому земству расходы за сооружение линии Гомель-Брянск и снабжение ее подвижным составом в размере 11070 тыс. рублей (41 тыс. рублей кредитных за 1 версту); 5) после завершения строительства железная дорога переходит в собственность государства для последующей ее эксплуатации [6, лл. 36 об.–37].

Вскоре выяснилось, что проект стародубского земства был далеко не единственным. Альтернативное видение проблемы выбора направления Гомель-Брянской железной дороги предлагали представители таких населенных пунктов, как Клинцы и Почеп. Если Военное министерство лоббировало т. н. «Южный вариант», предложенный П.И. Скоропадским, то МПС ратовало за «Северный вариант», то есть продвигало направление на Клинцы.

12 апреля и 13 декабря 1884 г. военный министр обращался также к министру путей сообщений К.Н. Посыету с просьбой включить в программу постройки новых железных дорог в России Брянско-Гомельский участок Брестско-Брянской магистрали в первую очередь [6, л. 3]. В результате 27 сентября и 25 октября 1884 г. состоялись заседания комиссии по постройке новых железных дорог в России. Председателем комиссии был назначен В.В. Салов. В ее состав вошли военный министр, министры государственных имуществ, финансов, внутренних дел и путей сообщений. Главным в повестке работы комиссии стал вопрос о строительстве железнодорожной линии Гомель-Брянск.

На рассмотрение комиссии поступило пять ходатайств городов, местечек и земств Черниговской и Орловской губерний о направлении железной дороги. Первым в списке значился уже известный вариант, предложенный П.И. Скоропадским и органами общественного самоуправления г. Стародуба и Стародубского уезда. Затем следовало ходатайство Черниговского губернского земства, представлявшего собой комбинацию «южного» и «северного» направлений с учетом интересов губернского центра: проведение железной дороги в направлении г. Стародуба с ветвями от него на Клинцы и от Городни к Чернигову и дальнейшим соединением с Курско-Киевской железной дорогой в г. Нежине или Бобровице. Местечко Почеп Мглинского уезда Черниговской губернии и посад Клинцы Суражского уезда той же губернии отстаивали выгодный для их населенных пунктов вариант направления железной дороги. Суражское уездное земское собрание хотело скорректировать линию железной дороги и вести ее через г. Сураж. В последнюю очередь заявил о своих интересах г. Трубчевск Орловской губернии, стремившийся приблизить железную дорогу к городу на максимально близкое расстояние. При положительном решении вопроса трубчевская уездная городская дума обещала бесплатно уступить под станцию железной дороги необходимое количество земли.

Министерство внутренних дел с удивительным упорством защищало экономические интересы населения Мглинского и Суражского уездов. Фактически это означало возврат к результатам старых правительственных изысканий, выполненных в северном направлении. Логика руководства МВД основывалась на понимании экономических функций Гомель-Брянской железной дороги для региона: поддержка суконных фабрик, расположенных в городе Клине и вынужденных из-за отсутствия удобных путей сообщений постепенно сворачивать объемы производства своей продукции, а также оказание помощи местным жителям, страдающим от бесплодия почв и отсутствия заработков [6, л. 4].

Межведомственная комиссия проанализировала экономический потенциал 4 уездов и пришла к выводу, что Брестско-Брянская линия (260 верст) при любом ее направлении не будет обеспечена местными грузами в количестве, способном окупить ее эксплуатационные расходы. При стоимости 8500 тыс. рублей без подвижного состава она сможет длительное время выполнять функции второго пути на Брянско-Смоленском участке Орловско-Витебской железной дороги (235 верст). В таком случае экономия для бюджета страны составит 5750 тыс. рублей [6, л. 7].

Представитель Военного министерства, подчеркнув огромное стратегическое значение железной дороги, в итоге признал, что его ведомству безразлично по какому направлению пройдет линия. Это дало основание комиссии отдать предпочтение самому кратчайшему и наименее затратному северному варианту (на Клинцы). В таком случае грузопотоки из Клинцов и соседних северных уездов Черниговской губернии могли пойти на Гомель-Брянскую железную дорогу, а не на частную Орловско-Витебскую магистраль. Этот вариант направления поддержал Черниговский губернатор. Новая железнодорожная линия должна сооружаться на одинаковых с Лунинец-Гомельской дорогой технических условиях. Администрации Лунинец-Гомельского участка Полесских железных дорог вменялось в обязанность проведение подготовительных работ по сооружению Брянско-Гомельской железной дороги. На эти цели ей выделялся правительственный кредит в 400 тыс. рублей. В течение 1885 г. требовалось провести все технические изыскания, заключить предварительные соглашения об отчуждении земель с их собственниками, заготовить и доставить материалы [6, лл. 10–10 об.].

Военный министр П.С. Ванновский был последним из официальных лиц, внесших коррективы в проект Гомель-Брянской железной дороги. По его мнению, разъезды и водоснаб-

жение станций должны рассчитываться на 14 пар поездов, а продовольственные пункты в Брянске на 500 человек и в Гомеле на 1000 человек [6, л. 20 об.].

16 февраля 1885 г. Министерство путей сообщения подготовило официальное заключение по Гомель-Брянской железной дороге, адресованное военному министру. В данном документе Департамент железных дорог сформулировал свое видение проблемы, кардинально расходившееся с мнением военных. Представители путейского ведомства полностью отрицали какое-либо экономическое значение железной дороги Гомель-Брянск, способное оправдать расходование крупных денежных средств из бюджета страны [6, л. 1 об.]. С целью рационального использования, вложенного в железнодорожное строительство финансирования, руководство МПС заявило о решении отложить строительство утвержденной 9 июля 1882 г. железной дороги Могилев-Новосельцы до 1890 г., а высвободившиеся денежные ресурсы использовать для строительства линии Гомель-Брянск через северные уезды Черниговской губернии – на Клинцы и Почеп [6, л. 2].

После смерти предводителя дворянства Стародубского уезда П.И. Скоропадского начатое им дело пытались продолжить председатель местной земской управы Рогович и уполномоченный г. Стародуба дворянин Рубец. Они доказывали предпочтительность южного направления железной дороги на Стародуб [6, л. 24]. Аргументы о преимуществах южного направления по сравнению с северным – сокращение протяженности Гомель-Брянской линии на 7 верст, наличие в районе материалов и рабочих, меньшее количество рек, а значит и мостов через водные преграды, дешевая транспортировка грузов из промышленных центров южного направления за рубеж (прямая связь производителей продукции с потребителями без посредников) – уже не могли изменить принятого «в верхах» решения. Предложение стародубского земства было окончательно отвергнуто [6, л. 31 об.]. В 1900 г. узкоколейная железная дорога соединит Стародуб со станцией Унеча Полесских железных дорог.

Новая и опять безуспешная попытка стародубского земства добиться проведения железной дороги широкой колеи через свой уезд относится уже к началу XX в. 3 сентября 1908 г. Черниговский губернатор и губернское по земским и городским делам присутствие выступили защитниками интересов стародубского земства в МПС. Исполнительные структуры Черниговской губернии ходатайствовали о реализации через Стародубский уезд одного из двух проектов инженера Синявского: а) строительство железнодорожного пути от станции Бобрик Московско-Киево-Воронежской железной дороги до станции Почеп Полесских железных дорог или б) строительство акционерным обществом Приднепровских железных дорог линии Херсон–Екатеринослав–Полтава [9, лл. 1–1 об.]. 10 октября 1908 г. технический отдел управления по сооружению железных дорог МПС ответил Черниговскому губернатору, что строительство обозначенных железных дорог на средства частных инвесторов не планируется, а государственное финансирование на эти проекты не распространяется. Исполняющий обязанности министра путей сообщений, учитывая подобные обстоятельства, отклонил ходатайство стародубского земства [9, л. 2]. Первые поезда на участке Унеча–Стародуб пойдут по широкой колее только летом 1928 г.

Таким образом, попытки земских и дворянских учреждений Стародубского уезда добиться учета интересов своих населенных пунктов при проектировании новых железных дорог натолкнулись на ведомственные противодействия. Главы министерств и ведомств, действовавшие в железнодорожном строительстве, занимаясь решением приоритетных государственных задач (поддержание обороноспособности страны, наращивание хлебного и сырьевого экспорта), фактически упускали из вида местные экономические проблемы. В итоге, сэкономив за счет максимального спрямления Гомель-Брянской железной дороги несколько миллионов рублей, и построив ее в местности с низкой плотностью населения и слабой экономической активностью, государство в перспективе терпело многомиллионные убытки при ее последующей эксплуатации из-за отсутствия коммерческого грузооборота. А такие промышленно развитые населенные пункты, как Новозыбков, Стародуб и др., оказавшись без железнодорожного сообщения, быстро теряли темпы своего экономического роста и выпадали из процессов экономической модернизации.

Литература

1. Герасименко, Г.А. Земское самоуправление в России / Г.А. Герасименко. – М., 1990. – 262 с.; Лаптева, Л.Е. Земские учреждения в России / Л.Е. Лаптева. – М., 1993; Абрамов, В.Ф. Российское земство: экономика, финансы и культура / В.Ф. Абрамов. – М., 1996; Кашин, В.Н. Российское земство в 1864–1918 гг.: его социально-экономическое значение и нереализованный потенциал / В.Н. Кашин // Экономическая история России XIX–XX вв.: современный взгляд: сб. ст.; под. ред. В.А. Виноградова. – М.: Росспэн, 2000. – С. 330–341; Важанин, А.Г., Галкин, Н.В. Московское земство в начале XX века. Из опыта регионального самоуправления / А.Г. Важанин, Н.В. Галкин. – М., 2004; Королева, Н.Г. Финансовое обеспечение земских программ в 1907–1914 гг. / Н.Г. Королева // Земское самоуправление в России 1864–1918 гг. – М.: Наука, 2005. – Т. 2.
2. Королева, Н.Г. Хозяйственно-экономическая деятельность земств в период модернизации российской деревни (1907–1914) / Н.Г. Королева. – Москва: Росспэн, 2011. – 214 с.
3. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 314 с.; История железнодорожного транспорта России: в 2 т. / Ред. кол.: Г.М. Фадеев (пред.), Н.М. Бурносков, М.И. Воронин [и др.]; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.: АО «Иван Федоров», 1994. – Т. 1 (1836–1917 гг.). – 335 с.; История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI / В.В. Яновская [и др.]. – Минск: Маст. літ., 2012.
4. Докладная записка уполномоченных Стародубского земства и города Стародуба Черниговской губернии правительству о постройке Брянско-Гомельской железной дороги // Центральный государственный исторический архив Украины (ЦГИА). – Ф. 1219 (Скоропадские). – Оп. 2. – Д. 1313. – 4 лл.
5. Записка уполномоченного Стародубского земства и города Стародуба П.И. Скоропадского о наиболее целесообразном направлении и варианте Брянско-Гомельской линии // ЦГИА Украины. – Ф. 1219. – Оп. 2. – Д. 1314. – 5 лл.
6. Материалы о строительстве новых железных дорог и открытии движения по ним, о строительстве стратегических линий и их значении (Гомель-Брянск, Лунинец-Гомельская, Барановичи-Белостокская) о финансировании и удешевлении строительства железных дорог, об их осмотре // Российский государственный военно-исторический архив. – Ф. 400 (Главный штаб). – Оп. 24. – Д. 672. – 364 лл.
7. Поклонский, Д.Р. Стародубская старина. XI–XIX вв. Исторические очерки / Д.Р. Поклонский. – Клинцы: Изд. Клинцовской городской типографии, 2002. – Кн. 2. – 384 с.
8. Циркулярное отношение военного министра о включении постройки Гомель-Брянского участка в число первоочередных железнодорожных линий // ЦГИА Украины. – Ф. 1219. – Оп. 2. – Д. 1311. – 3 лл.
9. По ходатайству Стародубской уездной земской Управы о проведении ширококолейной железной дороги через Стародубский уезд // Государственный архив Черниговской области. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 528. – 4 лл.

Гомельский государственный
университет им. Ф. Скорины

Поступила в редакцию 23.10.2015

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф.СКОРИНЫ